Grain Transportation Agency

1989-90 Estimates

Part III

Expenditure Plan

89 03606/

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1989

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1990-III-75
ISBN 0-660-54744-9

1989-90 Estimates

Part III

Grain Transportation Agency

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program including a description, information on its background, objectives and planning perspective as well as performance information that forms the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by Details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents as well as to aid in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1989-90 4
B. Use of 1987-88 Authorities 5

Section I
Program Overview

A. Plans for 1989-90
   1. Highlights 6
   2. Summary of Financial Requirements 6
B. Recent Performance
   1. Highlights 8
   2. Review of Financial Performance 9
C. Background
   1. Introduction 10
   2. Mandate 10
   3. Program Objective 10
   4. Program Description 11
   5. Program Organization for Delivery 12
D. Planning Perspective
   1. External Factors Influencing the Program 14
   2. Initiatives 14
   3. Update on Previously Reported Initiatives 15
E. Program Effectiveness 17
F. Performance Information and Resource Justification 18

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources
   1. Financial Requirement by Object 22
   2. Personnel Requirements 23
   3. Transfer Payments 25
   4. Net Cost of Program 26
B. Car Allocation Process 26
C. Overview of Grain Transportation System 27

Details of Spending Authorities

A. Authorities for 1989-90 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1989-90 Main Estimates	1988-89 Main Estimates
	Grain Transportation Agency Administrator		
65	Program expenditures	**4,534**	2,791
(S)	Contributions to employee benefit plans	**224**	215
-	Appropriation not required Contributions	**-**	16,582
	Total Agency	**4,758**	19,588

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1989-90 Main Estimates
	Grain Transportation Agency Administrator	
65	Grain Transportation Agency Administrator - Program expenditures and Contributions	**4,534,000**

Program by Activities

(thousands of dollars)	1989-90 Main Estimates					
	Authorized person-years	Budgetary Operating	Capital	Transfer Payments	Total	1988-89 Main Estimates
Grain Transportation Agency Administrator	30	3,283	43	1,432	**4,758**	19,588
1988-89 Authorized person-years	31					

Note: The person-year figures for the upcoming fiscal year 1989-90 exclude Ministers' exempt staff and Governor in Council appointees since these person-years are no longer controlled by Treasury Board.

B. Use of 1987-88 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available For Use	Actual Use
	Grain Transportation Agency Administrator			
65	Operating expenditures	2,749,000	2,749,000	**2,145,052**
70	Contributions	18,000,000	18,000,000	**3,397,380**
(S)	Contributions to employee benefit plans	202,000	217,000	**217,000**
	Total Program - Budgetary	20,951,000	20,966,000	**5,759,432**

Section I
Program Overview

A. Plans for 1989-90

1. Highlights

Highlights of the Grain Transportation Agency's plans for its operations during 1989-90 are:

1. Communications initiative to raise producer awareness of high cost branch lines and alternatives for lower cost service, see page 15.

2. Computerization of Car Allocation Position Statement requirements for canola to Vancouver leading to improved service to shippers, see page 15.

3. Railcar cycle time study leading to increased utilization of rail cars, see page 15.

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements ($000)

	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Change	**Actual 1987-88**
Grain Transportation Agency Administrator	**4,758**	7,482	(2,724)	**5,759**
Authorized person-years	**30**	28	(2)	**28**

Explanation of Change : The financial requirements for 1989-90 are 36 per cent or $2.7 million lower than the 1988-89 forecast expenditures. This decrease is due primarily to:

- System Improvement Reserve (SIR) Fund Contributions expire March 31, 1989, with the exception of Treasury Board approved funding for long-term projects.

Explanation of 1988-89 Forecast: The 1988-89 forecast (which is based on information available to management as at November 30, 1988) is $12.1 million or 62 per cent lower than the 1988-89 Main Estimates of $19.6 million (see Authorities for 1989-90 - Part II of the Estimates, page 4). The difference of $12.1 million reflects the following major offsetting items:

- Treasury Board approval of the Alberta Wheat Pool, Paradise Valley project (SIR), directed the Grain Transportation Agency to freeze 1988-89 SIR funds and re-allocate to future years - $4.5 million.

- Treasury Board approval to freeze 1988-89 SIR funds and reprofile to future years for on-going projects - $7.1 million.

- Lapses in salary and operating expenditures - $.5 million.

B. Recent Performance

1. Highlights

Highlights of the Agency's achievements for 1987-88 were the following:

- Participated in the examination of six high cost branch lines, including meetings with producers, where options for alternate service were reviewed.
- Completed a review of the annual grain forecasting procedure in conjunction with the grain industry.
- Prepared, in conjunction with a Senior Grain Transportation Committee working group, a report on car allocation, which could result in the partial deregulation of the car allocation process.
- Completed two reviews of system performance for the first and third quarters of the crop year; these reviews analyzed the reasons for shortfall of performance against targets.
- An allocation policy was established in March, 1988, for non-Canadian Wheat Board commodities moving through the bulk handling facilities in the Port of Vancouver.

Highlights of 1988-89 are:

- Amendments to the System Improvement Reserve Fund to allow for the funding of lower cost options to high cost branch line service to the year 2000 for projects established before March 31, 1989.
- Development of operating criteria for off-track elevator and producer trucking programs.
- Co-ordinated the election of producer representatives to the Senior Grain Transportation Committee.
- Completed, in conjunction with the Senior Grain Transportation Committee, the first follow-up study to the car allocation report, recommending the removal of rye and flax from the allocation process.
- Reinstated a bi-annual planning document (the Transportation Document) to assist railways and grain companies with medium term planning of grain movement (6-12 month planning horizon).

- The Audit Services Bureau completed a review of the Vancouver Canola Car Allocation System which was forwarded to the grain industry in June, 1988.

- New procedures for the Allocation of Canola to Vancouver were implemented in October, 1988.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1987-88 Financial Performance ($000)

	1987-88		
	Actual	Main Estimates	**Change**
Grain Transportation Agency Administrator	5,759	20,951	**15,192**

Explanation of Change: 1987-88 expenditures were $15.2 million (73 per cent) lower than the Main Estimates. This was due to:

- Treasury Board approval of the Alberta Wheat Pool, Valleyview frontier elevator project, directed the Grain Transportation Agency to freeze 1987-88 SIR funds and re-allocate to future years - $1.7 million.

- SIR projects did not materialize as expected during 1987-88 - $12.9 million.

- Lapses in salary and operating expenditures - $.6 million.

C. Background

1. Introduction

The Grain Transportation Agency (GTA) was created with the passage of the Western Grain Transportation Act (WGTA) in November, 1983. The Agency supercedes the Grain Transportation Authority, which was established in 1979.

The Grain Transportation Agency is charged with the development, co-ordination and management of specific aspects of the grain handling and transportation system.

The WGTA creates responsibilities for both the GTA and the National Transportation Agency (NTA). Under the act, the GTA's responsibilities rest formally with the Administrator who is responsible for promoting efficiencies in the grain transportation and handling system, monitoring railway performance relative to grain, serving as a member of the Senior Grain Transportation Committee (SGTC) and providing the NTA with annual forecasts of grain volumes for the purposes of determining the annual rate scale. The NTA has the responsibility for administering payments to the railways for the carriage of grain, determining the actual rate scale to be paid by producers each year and calculating the railway costs upon which the rates are based.

In addition, the Administrator, on behalf of the Minister, allocates grain cars to shippers in co-operation with the Canadian Wheat Board (CWB), and generally co-ordinates handling and transportation of grain with a view to maximizing returns to producers.

The first full year of operation for the Agency was 1985-86.

2. Mandate

The Western Grain Transportation Act contains provisions for the establishment of a Grain Transportation Agency Administrator and sets out the powers of the Administrator. The legal mandate thus provided by the Act became effective March 1, 1984 with the appointment of the GTA's first Administrator.

Specific authority for the GTA's car allocation activities is derived from the Canada Grain Act.

3. Program Objective

The objective of the Program is to ensure that, for specified aspects of the grain handling and transportation system, Western grain moves to domestic and export positions in a prompt, efficient and orderly manner.

4. Program Description

The Grain Transportation Agency is responsible for the development, co-ordination and management of specific aspects of the grain handling and transportation system which include: car allocation; port co-ordination; administration of the System Improvement Reserve Fund; establishing performance objectives for system participants; transportation administration; and Secretariat duties.

The GTA secures the co-operation and participation of all segments of the grain handling and transportation industry. Contact and liaison are maintained at senior levels.

Specific responsibilities of the GTA include:

Car Allocation : Car allocation involves the weekly determination of the number of railway grain cars required and available to move western grains to export and domestic destinations, and the subsequent division of those cars by destination and shipper (CWB or non-Board). There are approximately 23,000 cars dedicated to grain service. This fleet may be augmented by railway-owned hopper cars or leased cars as the need arises. The weekly allocation process is illustrated on page 27.

Port Co-ordination : The Agency has specific co-ordinating responsibilities at Vancouver and Thunder Bay. GTA offices in these port locations work with railways and terminal elevator managers to expedite grain movement through these congested locations, and to ensure that each participant receives his car unload entitlement.

Efficiency Measures: The GTA has the responsibility to identify, assess, promote and, if possible, implement measures to improve the efficiency of the grain handling and transportation system. Areas for continuous study will include system capacity (to identify and address any shortfalls or problems areas) and rail car management techniques. In addition, the Agency has an overall efficiency responsibility which involves identifying potential bottlenecks and working in a facilitating, expediting, and mediating role with system participants to ensure resolution of difficulties which could impede grain movement.

Performance Objectives : The GTA is required to develop and implement procedures for setting performance targets for the railways and other system participants including elevator companies and marketing organizations. Targets are established monthly on the basis of sales information supplied by the CWB and the private trade. A detailed analysis of performance is carried out when actual performance falls to less than 95 per cent of target to determine why and where the failure occurred and to identify measures to prevent recurrences.

Special Projects: The GTA is responsible for the Administration of the System Improvement Reserve Fund which is designed to fund new and innovative alternatives to traditional railway branch line operations for Western Canada. This includes an extensive producer and public education/communications program to make producers more aware of the impact of high cost branch lines and how costs can be reduced through branch line rationalization. Other responsibilities will include policy development and Departmental Secretariat functions including preparation of Cabinet documents, ministerial briefings and Treasury Board submissions.

Transportation Administration : The Administrator is responsible for a number of transportation tasks, including the establishment and administration of railway operating agreements; alternate use of the grain fleet; reciprocal and interchange agreements; and the negotiation and administration of agreements for the movement of grain by motor vehicle (trucks).

Secretariat Function : The Agency acts as Secretariat to the Senior Grain Transportation Committee (SGTC). In addition to providing administrative support, GTA staff provide technical research on such issues as efficiency, performance objectives, and car allocation.

5. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Grain Transportation Agency has one Activity which is synonymous with the Program.

Organization Structure : The Grain Transportation Agency is a branch designated as a Department in its own right, which reports to Parliament through the Minister of Transport.

The Grain Transportation Agency's offices are located in Winnipeg, Thunder Bay and Vancouver. The Administrator is located in the Winnipeg Head Office and is responsible for fulfilling the Program's objective. The Deputy Administrator takes executive responsibility for directing the day-to-day activities of the Agency. The Agency is supported by an Executive Director of Operations with a staff of 11, an Executive Director, Planning with a staff of 7, a Director, Special Projects and a Director, Finance and Administration with a staff of 5. These officers are responsible for the functions displayed in Figure 3. The offices in Thunder Bay and Vancouver deal with Port Co-ordination and are part of the Operations structure.

A Senior Grain Transportation Committee (SGTC) was established under the WGTA to advise the Minister and the Administrator on any matter affecting the transportation, handling and shipping of grain including performance objectives, measures to improve capacity and efficiency, and allocation of railway cars for grain movement. The Committee is made up of senior representatives from all facets of the grain handling and transportation industry.

Figure 3: Organization Structure and Functions

Deputy Administrator

Director, Special Projects	Executive Director, Operations	Executive Director, Planning	Director, Finance and Administration
- development and administration of Special Projects (SIR Fund)	- railway car allocation	- efficiency measures	- financial and administrative services
- policy development	- co-ordination - general - port	- special studies/analysis	- personnel services
- Departmental Secretariat	- control of government hopper car fleet	- information systems	- secretarial/clerical support
- communications	- transportation administration	- development of performance objectives system	- material management
			Total
Person-Years			
1	12	3	8	6	30

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

The Agency operates in an extremely sensitive environment, and one that is continually impacted by developments in other sectors. Balancing the often conflicting points of view of system participants in the grain handling and transportation industry poses a constant challenge in implementing Agency policies.

Specific external factors influencing the Agency's program at the present time are the following:

Shifting Markets : There has been a continuous shift in market opportunities for grain toward countries better served through West Coast ports. This increases the difficulties inherent in all the Agency's operational activities. Programming rail movements to the West Coast are more difficult because there are fewer terminals, less storage capacity, and more restricted rail access. Port Co-ordination performed by the Agency staff in Vancouver is also rendered more difficult by these physical restrictions.

Free Trade Agreement/GATT : Changing trade arrangements under these agreements can be expected to impact on the Agency's program in several ways. First, the subsidies paid under the WGTA may be subject to change under the agreements. Secondly, the Free Trade Agreement could open the United States border to a greater movement of Canadian grain. Should either of these things occur, significant changes to commodity flow patterns could occur, as more grain moves to the livestock sector, and to the United States. This would complicate the car allocation process on the one hand, and could require re-negotiation of hopper car operating agreements on the other.

2. Initiatives

Initiatives that will be undertaken by the Agency in 1989-90 are:

Implementation of a New Car Allocation Procedure for Canola to Vancouver : Following concerns raised by members of the Grain Industry, and an audit conducted by the Audit Services Bureau, a proposal for changes to the canola car allocation policy was distributed to the industry. The intent of the change is to remove timing problems from the canola allocations caused by high levels of canola uncommitted to export sales, by allocating to companies' total stock positions. The information requirements and timeframes for applying for allocation will be standardized. A system of monitoring companies reporting will also be implemented.

Further Automation of Allocation Procedures Through Use of Data Processing : The car allocation function requires the accumulation and processing of large amounts of data on a weekly basis. Much of this data lends itself to being handled via electronic data management

systems. These systems are to be developed and implemented in stages to reduce the manual workload and increase efficiency in providing car allocations.

Communications on System Savings : To advise producers as to the impact of high cost branch lines on their share of the freight rate and how removal of these lines can result in savings for them, the Agency will produce a video, a brochure, and a poster for distribution by grain companies through their country elevator systems.

IMAA Agreement : To negotiate an agreement with Treasury Board that will enable the Agency to accomplish its tasks in a more efficient and effective manner.

Canola Car Allocation Computerization : To develop a standardized spreadsheet format and to enable electronic transmission by shippers of position statements and requests for weekly car allocations.

Railcar Cycle Time Study : To work with the railways to determine the time it takes for a railway car, filled with grain, to move from a country elevator to a terminal elevator and to return ("cycle time"). With updated information on cycle times, a new version of the report analyzing system capacity and car requirements can be produced, which would lay the basis for advising the Minister on future railcar requirements as per Section 33 of the WGTA. Also work will be done with the railways, to develop procedures to monitor cycle times.

3. Update on Previously Reported Initiatives

Evaluation of System Capacity: This initiative resulted in the publication of a major report on rail car capacity. This report in turn has resulted in ongoing discussions with the railways on fleet capacity, the required size of the dedicated fleet, cycle times and efficiency measures to improve cycle times, and ongoing means to assure that the railways are properly compensated for acquiring cars. An update to this study is planned for 1989/90 or 1990/91.

Development of a Car Demurrage System for Non-Pooled Grains: This project was delayed for several reasons. First, the GTA was involved in renegotiations of the operating agreements with the railways covering the use of the government owned fleet of cars. Demurrage (compensation due to delays) rules would be influenced by the terms of this agreement. Second, the railways made application to the NTA for demurrage to be applied on certain grains. The result of this judicial process had to be determined before proceeding. Finally, the matter was taken up for further study by the Efficiency Measures Subcommittee of the Senior Grain Transportation Committee, and accordingly the Agency is co-operating with that process.

Car Allocation : The Review of the Car Allocation Policy for Canola to Vancouver was completed in June of 1988 by the Audit Services Bureau.

This review was distributed to the grain industry and used as a basis for changes to the Car Allocation Policy implemented in October of the 1988/89 crop year.

Although it was not previously identified as an initiative, the Agency established an allocation policy for non-Canadian Wheat Board commodities moving through the bulk handling facilities in the Port of Vancouver, in March 1988. Previously, no formal policy existed, but increased volumes of grain moving through these facilities necessitated a policy that would provide consistency and equity for all shippers and facilities.

Car Arrival Pattern Study : Due to differences in operating procedures between the two railways, this study has not advanced. However, the Agency is continuing to work with CN Rail, which has developed a computer simulation model to test the effectiveness of the proposal in the even distribution of car arrivals.

Efficiency Measures: The Agency continues to analyze various proposals to improve efficiency as opportunities are identified either in-house or by other system participants, individually or through the SGTC. Profiles of all grain dependent branch lines have been prepared in anticipation of detailed analyses being required for new studies paralleling the analysis of six lines during calendar year 1987.

Performance Objectives: Procedures for reviewing system performance are now well established. Targets are set by the operating group of GTA, in conjunction with other system participants, CWB, the railways, and the grain companies. These targets are now accepted by system participants as an important planning tool in grain movement, and as the yardstick for measuring the adequacy of system performance. This has now become an on-going activity.

Grain Car Operating Agreements: The transfer of administration and control of the government owned hopper car fleet was approved in November 1986. The Agency is currently in the process of negotiating agreements with the railways. This includes continued development of the ability to monitor the use of government owned hopper cars.

System Improvement Reserve Fund: The System Improvement Reserve was originally established to fund new and innovative alternatives to traditional railway branch line operations in Western Canada over a period of three years to March 31, 1989.

However, it proved difficult to offer this short term funding as an alternative to rail service that was protected to the year 2000.

As a result, amendments were made to the fund that provide for funding to the year 2000 for projects established before March 31, 1989 which provide lower cost options.

Operating criteria for two forms of alternate service: off-track elevator programs and producer trucking programs were also developed.

New projects include:

- an off-track elevator program on the Furness subdivision in Alberta;

- an off-track elevator program on the Preeceville subdivision in Saskatchewan;

- an off-track elevator program/producer trucking program on the Inwood subdivision in Manitoba (which resulted from the recommendation by the Inwood Evaluation Team, which is chaired by the Grain Transportation Agency); and,

- an off-track elevator/producer trucking program on the Winnipeg Beach subdivision in Manitoba.

As well, representatives of the Agency continue to chair the Central Western Railway Evaluation Team to monitor and evaluate the economic feasibility of the project.

E. Program Effectiveness

The grain handling and transportation system established a record movement of 35.1 million tonnes for statutory grains in the crop year which ran from August 1, 1987 to July 31, 1988. Car allocations totalled 416,822 cars or an average of 8,173 cars per week, with a peak of 11,430 cars per week in the month of April. Although parts of the system were pushed to capacity and beyond during the peak period, there were minimal sales deferrals or demurrage charges. Over the course of the crop year, each terminal and railway at Thunder Bay and Vancouver received its car unload entitlement, and reviews of system performance were necessary only in the first quarter of the crop year for both Thunder Bay and the West Coast, and in the third quarter for the West Coast alone. Concerns about the impact of car allocation procedures on the marketing of canola through Vancouver were addressed and actions taken to ensure fair access to transportation for shippers and efficient movement of product through the port.

F. Performance Information and Resource Justification

Resources: 1989-90
(thousands of dollars)

Sub-Activity	Person Years	Salaries	Operating	Contributions
Management	3	239	200	
Operations	12	562	400	
Planning	8	372	425	
Special Projects	1	66	466	1,432
Finance & Admin.	6	186	150	
TOTALS	30	1,425	1,641	1,432

Operations: This group is responsible for car allocation, port co-ordination and transportation programs.

Major initiatives include:

Canola Audits: The establishment of audits for the shipment of canola to Vancouver will involve the review of some 20 grain companies on an ongoing basis to ensure that information provided to the Agency is accurate and timely. More accurate information will in turn ensure that the canola allocation decisions are fair for all companies.

Administration of the Railcar Operating Agreements: This involves negotiations with the railways for the use and terms of operation for federally owned hopper cars. This will include the development of a comprehensive monitoring system to ensure that federal assets are used in the prescribed manner. In addition, where appropriate, alternate use agreements will be negotiated with the railways on a per diem basis to ensure that federal assets are fully employed and that proper compensation is paid by the railways for the use of the cars.

Co-ordinating Committee on Rail Shipments to Churchill: This Committee was established to ensure that all parties involved i.e., Canadian National Railway, Ports Canada and the Canadian Wheat Board, have the most current information available to facilitate transportation planning. Rail performance is enhanced and cost minimized with advance planning in that each party knows what is expected and discussions are

held to determine the most appropriate way to meet established objectives.

Car Allocation: This in an ongoing function where the Agency works with the railways and the grain companies on the allocation of a finite resource, (railcars), to meet projected export demand. The Agency must ensure that the right grains or grain products are moved to the right marketing positions within the required contract period.

Major changes were implemented by the Agency this year for canola to Vancouver to ease congestion at that port. Refinements in the process will continue with the computerization of allocation entitlements. This will speed the processing of requests for transportation and increase the operating efficiency of the staff.

Port Co-ordination : The Agency maintains offices in Vancouver and Thunder Bay to ensure that cars are distributed to the grain terminals in an orderly and efficient manner. The 1987-88 last crop year was a record movement of over 35 million tonnes through the Canadian Ports of Vancouver, Prince Rupert, Churchill and Thunder Bay. While the current year is projected to be significantly lower in terms of volume, close co-ordination from the Agency's two port offices is required to ensure terminals are operated efficiently, e.g. shifts at terminals are co-ordinated to minimize overtime. The Agency's offices are also used in resolving differences of opinion within and amongst the trade in the interest of maximizing port performance.

Planning: This group is responsible for the development and refinement of information systems, efficiency measures, and a plan for performance objectives together with participation in evaluations and modifications of operational functions.

Performance Objectives: This program is now fully accepted by system participants in the grain handling and transportation systems as an essential planning tool for grain movement. All parties now have clear statements of requirements, and know what is expected of them. The formalized procedures for analyzing shortfalls against performance targets permits a more informed assessment to be made in a less confrontational way than has been possible in the past, and when necessary to be discussed within the SGTC with a view to avoiding future occurences.

Efficiency Measures: Since its inception as an Authority in 1980, the GTA has worked continuously at identifying and implementing measures to improve efficiency in the grain handling and transportation system. These attempts have met with varying success. The example of reducing the switching of cars of rapeseed (canola) at Vancouver has been identified in previous documents. This measure was computed to save $500,000 annually, a saving which the system continues to enjoy. Other successes include working with the railways to increase the percentage of hopper cars moving to Vancouver. The effect of this step

was to decrease switching costs (never quantified) and to allow greater throughput at the West Coast. In the crop year 1987/88, Vancouver achieved a record volume, an achievement that was materially assisted by both of the foregoing efficiency measures. Since grain markets are shifting to West Coast ports, and since the costs of moving West are less than moving East, this added volume through the West Coast works to the advantage of the grain farmer.

Another key success was the preparation, in conjunction with the SGTC in 1986, of a major report on branch line abandonment. The recommendations of this report led to the abandonment of the Inwood subdivision in Manitoba, and the establishment of an off-track elevator in this area. Moreover, the report recommended procedures for producer trucking compensation, a process that allays the opposition to abandonment, and holds the potential for large scale savings to producers.

In 1987, the Agency, again with the SGTC, participated in the preparation of a report on car allocation. Work is now underway, pursuant to this report, to deregulate part of the allocation process, by removing rye and flax from the control of the GTA and the Canadian Wheat Board. This should increase the responsiveness of the grain handling and transportation system to move these grains. If successful, the possibility exists of further deregulating measures.

Special Projects: This section is responsible for the development and administration of special projects (including the System Improvement Reserve Fund), policy development and the communications program as well as Departmental Secretariat functions.

In addition to the ongoing administration of the System Improvement Reserve Fund, the following communications programs will be carried out in 1989/90:

- Production of a video and brochure on the impact of high cost branch lines on the producer's share of the freight rate and options for alternate services on these lines.

- Production of a poster for distribution to the country elevators across the prairies to advise producers of the freight rate, including the producer's and the government's share.

- Production of a report to producers as part of an awareness campaign of federal government initiatives for producers specifically related to grain handling and transportation.

Secretariat to the Senior Grain Transportation Committee: The GTA provides secretariat services to the Senior Grain Transportation Committee which includes co-ordinating agendas, providing background material, and producing and distributing the minutes of SGTC meetings.

GTA staff from the planning group also serve on various subcommittees of the SGTC, as members of technical subcommittees, and in an advisory capacity to committees. In this capacity, GTA staff often are responsible for the writing and production of reports and briefs to the SGTC.

Committees on which the GTA participated in 1988-89 were:

- the System Improvement Reserve Fund Subcommittee;
- the Ad Hoc Branch Line Subcommittee;
- the Technical Costing Subcommittee;
- the Efficiency Measures Subcommittee;
- the Performance Objectives Subcommittee;
- the A.C.S.E. Recommendation #12 Ad Hoc Subcommittee; and
- the Implications of Subsidy of Truck Transport Ad Hoc Subcommittee.

GTA staff also draft, produce and distribute the four public reports required under the WGTA, as well as various other public information functions determined by the SGTC, as necessary, from time to time.

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 4: Details of Financial Requirements by Object ($000)

	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Personnel			
Salaries and wages	1,446	1,166	1,195
Other personnel costs	15	2	10
Contributions to employee benefit plans	224	215	217
	1,685	1,383	1,422
Goods and services			
Transportation and communications	325	280	264
Information	250	150	131
Professional and special services	800	400	300
Rentals	100	90	97
Purchased repair and upkeep	50	47	109
Utilities, materials and supplies	72	40	22
Other subsidies and payments	1	1	-
	1,598	1,008	923(1)
Total operating	3,283	2,391	2,345
Capital	43	87	17
Transfer payments	1,432	5,004	3,397
	4,758	7,482	5,759

(1) Forecast 1988-89: Expenditure transactions internal to the government included in operating expenditures - $143.0.

Forecast 1989-90: Estimated expenditure transactions internal to the government - $175.0.

2. Personnel Requirements

The GTA personnel expenditures account for 51 per cent of the total operating expenditures of the Program. A profile of the Program's personnel requirements is provided in Figure 5.

Figure 5: Details of Personnel Requirements

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1989-90 Average Salary Provision
	89-90	88-89	87-88		
Administrator	-	1	1		
Management	5	4	4	56,200 - 123,400	74,510
Scientific and Professional					
Economics, Sociology and Statistics	3	3	3	16,185 - 77,100	52,998
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	1	1	1	15,178 - 64,300	39,678
Computer Systems Administration	3	3	3	21,587 - 70,665	35,583
Financial Administration	1	1	1	14,100 - 63,177	40,002
Program Administration	7	8	8	15,178 - 64,300	48,366
Administrative Support					
Data Processing	1	1	-	14,912 - 41,166	26,539
Clerical	6	6	7	14,438 - 35,194	25,836
Secretarial	3	3	3	14,210 - 35,419	28,741

	Non-Controlled Person-Years			Current Salary Range	Average Salary Provision 1989-90
	1989-90	1988-89	1987-88		
Other	1			0 - 147,700	-

Note : The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1988. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Transfer Payments

Figure 6: Details of Contributions ($)

	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Contributions			
Contributions under the System Improvement Reserve Fund	1,432,000	5,004,026	3,397,380
	1,432,000	5,004,026	3,397,380

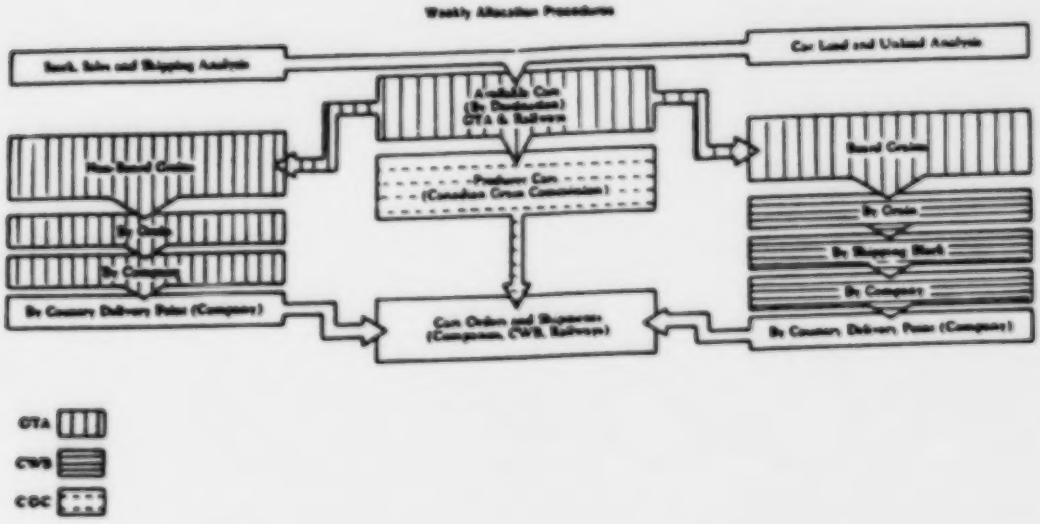
4. Net Cost of Program

Figure 7: Net Cost of Program for 1989-90 ($000)

	Main Estimates 1989-90	Add* Other Costs	Estimated Total Program Cost 1989-90	1988-89
Grain Transportation Agency Administrator	4,758	48	4,806	7,482

* Services provided without charge by Treasury Board for the employer's share of insurance premiums and other employee benefits and by Supply and Services for cheque production.

B. Car Allocation Process



C. Overview of Grain Transportation System

ROLES / PARTICIPANTS	CWB	PRODUCERS	GRAIN COMPANIES	RAILWAYS	CANADIAN GRAIN COMMISSION	GRAIN TRANSPORTATION AGENCY	REGIONAL TRANSPORT. AGENCY	GOV'T. OF CANADA
PLANTING HARVESTING, ON-FARM STORAGE		•						
SETTING AND ADMINISTERING IOTA SYSTEM	•							
DELIVERY TO COUNTRY ELEVATOR		•						
MARKETING OF BOARD GRAIN	•		†					
MARKETING OF NON BOARD GRAIN			•					
MARKETING OF NON BOARD FEED GRAIN			•					
STORAGE/HANDLING IN COUNTRY ELEVATORS			•		†			
SPACE/ALLOCATION AMONG GRAINS			•					
CAR ALLOCATION AND CAR ORDERS	•		•	•		•		
PRICING FOR HANDLING/ STORAGE			•		•			
LICENSING, SETTING OF STANDARDS/GRADES					•			
SCHEDULING OF COUNTRY CAR SPOTTING PICKUPS			†	•				
GRAIN MOVEMENTS TO TERMINAL ELEVATORS				•				
CAR ALLOCATION TO TERMINAL ELEVATORS			•	†		•		
STORAGE/HANDLING IN TERMINAL ELEVATORS			•		•			
PRICING/COSTING OF RAIL TRANSPORTATION				†			•	
PROVISIONS OF GRAIN CARS	•			•				•
INSPECTION OF PRODUCT IN TERMINALS					•			
PROVISION OF SYSTEM INFORMATION	•	†	•	•	•	†		
INVENTORY MANAGEMENT DECISIONS	•	†	•			• (non-boards)		
NEGOTIATIONS OF EXPORT CONTRACTS	•		•					
PROVISIONS OF MARINE TRANSPORTATION	•		•					
ADMINISTRATION OF GOVERNMENT PAYMENTS TO THE RAILWAYS UNDER THE WCTA							•	

LEGEND • Major Role † Supporting Role

Office du transport du grain

Budget des dépenses 1989-1990

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1989

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1990-III-75
ISBN 0-660-54744-9

Budget des dépenses 1989-1990

Partie III

Office du transport du grain

Préface

Ce plan de dépenses sert de document de référence et contient donc plusieurs niveaux de détails pour répondre aux divers besoins de ses utilisateurs.

Ce document comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, les objectifs et les perspectives de planification, ainsi que des données sur le rendement qui servent à justifier les ressources demandées. La section II contient des renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics afin d'assurer le lien avec les autres documents budgétaires et de pouvoir évaluer les résultats financiers du Programme au cours de l'année dernière.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1989-1990 4
B. Emploi des autorisations en 1987-1988 5

Section I
Aperçu du programme

A. Plans pour 1989-1990
1. Points saillants 6
2. Sommaire des besoins financiers 6
B. Rendement récent
1. Points saillants 8
2. Examen des résultats financiers 9
C. Données de base
1. Introduction 10
2. Mandat 10
3. Objectif du Programme 10
4. Description du Programme 11
5. Organisation du Programme en vue de son exécution 12
D. Perspective de planification
1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 14
2. Initiatives 14
3. État des initiatives annoncées antérieurement 15
E. Efficacité du Programme 17
F. Information sur le rendement et justification des ressources 18

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme
1. Besoins financiers par article 22
2. Besoins en personnel 23
3. Paiements de transfert 25
4. Coût net du Programme 26
B. Processus de répartition des wagons 26
C. Aperçu du réseau de transport du grain 27

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1989-1990 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédit	(en milliers de dollars)	**Budget principal 1989-1990**	Budget principal 1988-1989
	Administrateur de l'Office du transport du grain		
65	Dépenses du Programme	**4 534**	2 791
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**224**	215
-	Crédit non requis Contributions	**-**	16 582
	Total de l'organisme	**4 758**	19 588

Crédits - Libellée et sommes demandées

Crédit	(dollars)	**Budget principal 1989-1990**
	Administrateur de l'Office du transport du grain	
65	Administrateur de l'Office du transport du grain- Dépenses du Programme et Contributions	**4 534 000**

Programme par activité

(en milliers de dollars)

	Budget principal 1989-1990					
	Années-personnes autorisées	Budgétaire Fonctionnement	Dépenses en capital	Paiements de transfert	Total	Budget Principal 1988-1989
Administrateur de l'Office du transport du grain	30	3 283	43	1 432	**4 758**	19 588
Années-personnes autorisées en 1988-1989	31					

Nota: Les données sur les années-personnes pour l'année financière 1989-1990 excluent le personnel exempté des ministres et des personnes nommées par le gouverneur en conseil étant donné que ces années-personnes ne relèvent plus du Conseil du trésor.

B. Emploi des autorisations en 1987-1988 -- Volume II des Comptes publics

Crédits	(dollars)	Budget principal	Total disponible	Emploi réel
	Administrateur de l'Office du transport du grain			
65	Dépenses du Programme	2 749 000	2 749 000	**2 145 052**
70	Contributions	18 000 000	18 000 000	**3 397 380**
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	202 000	217 000	**217 000**
	Total du Programme - Budgétaire	20 951 000	20 966 000	**5 759 432**

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1989-1990

1. Points saillants

Voici les points saillants des plans de l'Office du transport du grain pour les activités de 1989-1990 :

1. Des initiatives de communications afin de sensibiliser les producteurs aux coûts élevés des voies d'embranchement et des mesures alternatives disponibles effectuant des économies, voir page 15.

2. L'informatisation des exigences propres au relevé de position de répartition des wagons pour le canola à Vancouver effectuant un service amélioré aux expéditeurs, voir page 15.

3. Étude de la durée du cycle des wagons effectuant une utilization élevé des wagons, voir page 15.

2. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1 : Besoins financiers (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-89	Différence	Réel 1987-1988
Administrateur de l'Office du transport du grain	**4 758**	7 482	(2 724)	5 759
Années-personnes autorisées	**30**	28	(2)	28

Explication de la différence : les besoins financiers de 1989-1990 sont de 36 p. 100 ou 2,7 millions de dollars plus bas que les dépenses de 1988-1989. Cette baisse est principalement attribuable aux :

- Contributions au fonds de réserve d'amélioration du réseau (RAR) qui prennent fin le 31 mars 1989, à l'exception des fonds approuvés par le Conseil du Trésor pour les projets à long terme.

Explication des prévisions de 1988-1989 : Ces prévisions (fondées sur les renseignements dont dispose la direction au 30 novembre 1988) sont de 12,1 millions de dollars ou inférieures de 62 p. 100 au budget des dépenses de 19,6 millions de dollars pour 1988-1989 (se reporter aux autorisations de 1989-1990 - Partie II du Budget des dépenses, page 4). L'écart de 12,1 millions de dollars tient compte des principaux postes compensateurs suivants :

- L'approbation du Conseil du Trésor du programme propre au silo de Paradise Valley (syndicat du blé d'Alberta) a enjoint l'Office du transport du grain à geler les fonds de réserve d'amélioration du réseau (RAR) de 1988-1989 et de faire la répartition entre les années futures - 4,5 millions de dollars.

- L'approbation du Conseil du Trésor à geler les fonds RAR de 1988-1989 et à les utiliser entre les années futures (projets en cours) - 7,1 millions de dollars.

- Montants non reportés (salaires et dépenses de fonctionnement) - 0,5 million de dollars.

B. Rendement récent

1. Points saillants

Parmi les réalisations de l'Office en 1987-1988, citons ce qui suit :

- Participation à l'étude de six voies d'embranchement à coûts élevés, y compris des rencontres avec les producteurs lorsque d'autres mesures de service étaient étudiées.

- L'Office a complété, conjointement avec l'industrie du grain, une révision des procédures de prévisions annuelles des grains.

- L'Office a préparé, en collaboration avec un groupe de travail du Comité supérieur du transport du grain, un rapport sur la répartition des wagons, qui pourrait donner lieu à une déréglementation partielle dudit processus.

- On a complété deux révisions du rendement du réseau pour le premier et le troisième trimestre de la campagne agricole; ces révisions ont analysé les raisons du manque de rendement par rapport aux objectifs.

- En mars 1988, une politique de répartition a été établie pour les produits hors-Commission qui passent par les installations de manutention en vrac du port de Vancouver.

Les points saillants pour 1988-1989 sont :

- Amendements au fonds de réserve d'amélioration du réseau afin de permettre le financement de mesures moins coûteuses par rapport aux coûts élevés du service de voies d'embranchement jusqu'à l'an 2000 pour les projets présentés avant le 31 mars 1989.

- Élaboration de critères de fonctionnement pour les silos à l'écart des voies et les programmes de camionnage des producteurs.

- Coordonner l'élection au Comité supérieur du transport du grain des producteurs représentatifs.

- Il a complété, en collaboration avec la Comité supérieur du transport du grain, la première étude suite au rapport de répartition des wagons, recommandant l'enlèvement du seigle et du lin du processus de répartition.

- Rétablissement du document de planification bi-annuel (le document du transport) afin d'aider les compagnies ferroviaires et de grains à planifier le transport du grain à moyen terme (horizon de planification de 6 à 12 mois).

- Le Bureau des services de vérification a terminé une étude du réseau de répartition des wagons de canola à Vancouver qui a été remise à l'industrie du grain en juin 1988.

- De nouvelles procédures pour la répartition du canola à Vancouver ont été mises en oeuvre en octobre 1988.

2. Examen des résultats financiers

Tableau 2 : Résultats financiers en 1987-1988 (en milliers de dollars)

	1987-1988		
	Réel	Budget Principal	**Différence**
Administrateur de l'Office du transport du grain	5 759	20 951	**15 192**

Explication de la différence : Les dépenses de 1987-1988 étaient 15,2 millions de dollars (73 p. 100) moins élevées que le Budget des Dépenses principal. Cette situation est due :

- A l'approbation du Conseil du Trésor du programme propre au silo de Valleyview (Syndicat du blé de l'Alberta) qui a enjoint l'Office du transport du grain à geler les fonds RAR de 1987-1988 et d'en faire la répartition entre les années futures - 1,7 million de dollars.

- Les projets RAR ne se sont pas concrétisés comme on s'y attendait au cours de 1987-1988 - 12,9 millions de dollars.

- Montants non reportés (salaires et dépenses de fonctionnement) - 0,5 million de dollars.

C. Données de base

1. Introduction

L'Office du transport du grain (OTG) a été créé en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO) adoptée en 1983. L'Office remplace l'Administration du transport des grains créée en 1979.

L'Office du transport du grain est chargé de l'élaboration, de la coordination et de la gestion du réseau de manutention et de transport du grain.

L'Office du transport du grain et l'Office national des transports tombent tous les deux sous le coup de la Loi du transport du grain de l'Ouest. Selon la loi, les responsabilités de l'OTG relèvent directement de l'administrateur qui, lui, est chargé de promouvoir l'efficacité du réseau de transport et de manutention du grain, de la surveillance du rendement du chemin de fer en matière de grain, d'être membre du Comité supérieur du transport du grain (CSTG) et de fournir à l'ONT des prévisions annuelles sur le volume de grain afin de déterminer la grille tarifaire. L'ONT est chargé de payer les compagnies ferroviaires pour le transport du grain, de déterminer le taux réel à payer par les producteurs chaque année et de calculer les coûts ferroviaires sur lesquels les taux sont axés.

De plus, l'administrateur, au nom du ministre, se charge de répartir les wagons céréaliers aux expéditeurs de concert avec la Commission canadienne du blé (CCB), et coordonne, en général, la manutention et le transport du grain en vue de maximiser la rentabilité pour les producteurs.

La première année complète d'exploitation du nouvel Office a été 1985-1986.

2. Mandat

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest prévoit la nomination d'un administrateur de l'Office du transport du grain et définit ses pouvoirs. Le mandat conféré par la Loi est entré en vigueur le 1er mars 1984 lors de la nomination du premier administrateur de l'OTG.

Les responsabilités particulières de l'OTG en matière de répartition des wagons découle de la Loi sur les grains du Canada.

3. Objectif du Programme

Assurer, en ce qui a trait à des aspects précis du système de manutention et de transport des céréales, le transport rapide, efficace et organisé à destination des céréales produites dans l'Ouest canadien à l'intérieur du pays et aux divers points d'exportation.

4. Description du Programme

L'Office est chargé d'améliorer, de coordonner et de gérer certains aspects du réseau de manutention et de transport, notamment : la répartition de wagons, la coordination portuaire, l'administration du fonds de réserve d'amélioration du réseau, l'établissement d'objectifs de rendement pour les participants du réseau, l'administration du transport et les fonctions de secrétariat.

L'OTG bénéficie de la collaboration et de la participation de tous les secteurs de l'industrie du transport et de la manutention des grains. L'Office maintient des contacts et des rapports aux niveaux les plus élevés.

Les responsabilités particulières de l'OTG comprennent :

La répartition des wagons : La répartition des wagons comprend l'établissement hebdomadaire du nombre de wagons céréaliers nécessaires et disponibles pour transporter le grain de l'Ouest à destination des marchés intérieurs et d'exportation, ainsi que la répartition ultérieure des wagons selon la destination et l'expéditeur (Commission et hors-Commission). On compte environ 23 000 wagons réservés au transport du grain auxquels on peut ajouter au besoin des wagons-trémies appartenant aux compagnies ferroviaires. Le procédé de répartition hebdomadaire est décrit à la page 27.

La coordination portuaire : L'Office est chargé de responsabilités particulières de coordination à Vancouver et à Thunder Bay. Les bureaux de l'OTG situés dans ces ports travaillent avec les compagnies ferroviaires et les gestionnaires de silos terminus en vue d'accélérer le mouvement du grain dans ces ports très encombrés et s'assurent que chaque participant reçoive sa part du déchargement de wagons.

Les mesures d'efficacité : L'OTG est chargé d'identifier, d'évaluer, de promouvoir et, dans la mesure du possible, de mettre à exécution les mesures qui permettront d'améliorer l'efficacité du réseau de manutention et de transport du grain. Les domaines suivants nécessiteront des études : la capacité du réseau (afin de pouvoir préciser les lacunes et les problèmes et d'y remédier) et les techniques de gestion des wagons de chemin de fer. De plus, l'Office assume des responsabilités générales d'efficacité qui comprennent : identifier les possibilités d'embouteillage et exercer un rôle de facilitation, d'expédition et de médiation avec les participants du réseau afin de résoudre les problèmes qui pourraient nuire au mouvement du grain.

Objectifs de performance : L'OTG est chargé d'élaborer et d'appliquer des procédés afin de fixer des objectifs de performance pour les chemins de fer et les autres participants du réseau, y compris les compagnies céréalières et les organismes de commercialisation. Les objectifs sont établis mensuellement sur la base de l'information des ventes fournit par la CCB et l'industrie privée. Une analyse détaillée du rendement est effectuée lorsque la performance réelle tombe au-dessous de 95 p. 100 de l'objectif afin de détecter l'endroit et la raison de l'échec et de préciser des mesures pour empêcher que la situation se reproduise.

Projets spéciaux : L'OTG est chargé d'administrer le fonds de réserve d'amélioration du réseau qui vise à financer des modes innovateurs en remplacement de l'exploitation traditionnelle de voies d'embranchement dans l'ouest du pays. Cette fonction comporte un vaste programme en communication et en éducation des producteurs et du public qui fera mieux connaître aux intéressés les répercussions du coût élevé des voies d'embranchement et qui proposera des méthodes pour réduire les frais par la rationalisation desdites voies. D'autres tâches comprennent l'élaboration de politiques et des fonctions de secrétariat à l'échelle ministérielle, y compris la préparation de documents à l'intention du Cabinet, des exposés ministériels et des présentations au Conseil du Trésor.

Administration du transport : L'administrateur est chargé d'effectuer un certain nombre de tâches reliées au transport, y compris l'établissement et l'administration d'ententes d'exploitation des chemins de fer; les autres usages du parc de wagons céréaliers; les ententes réciproques et d'interchangeabilité; et la négociation et l'administration d'entente sur le mouvement du grain par camions.

Les fonctions de secrétariat : L'Office fait fonction de secrétariat du Comité supérieur du transport du grain (CSTG). Outre le soutien administratif, le personnel de l'OTG assure la recherche technique dans des domaines comme l'efficacité, les objectifs de rendement et la répartition des wagons.

5. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure par activité : L'Office du transport du grain exerce une activité qui est synonyme avec le Programme.

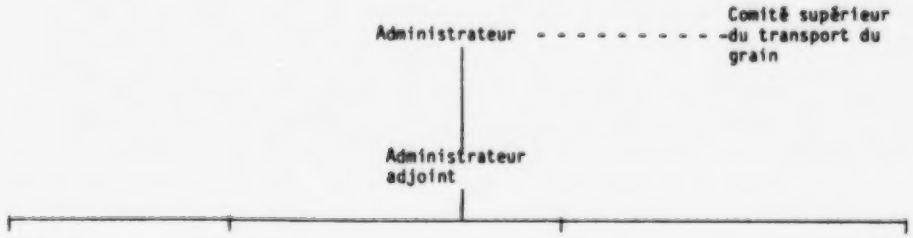
Organigramme : L'Office du transport du grain est une direction qui a été désignée comme ministère de son propre chef; il relève du Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

L'Office du transport du grain a des bureaux à Winnipeg, Thunder Bay et à Vancouver. L'administrateur se trouve dans les locaux de l'administration centrale à Winnipeg et il est chargé de réaliser l'objectif du programme. L'administrateur adjoint est le cadre responsable de l'exécution des activités quotidiennes de l'Office. Ce dernier comprend aussi un directeur exécutif des Opérations, qui est aidé de 11 employés; un directeur exécutif de la Planification, développement et évaluation, aidé de 7 employés, un directeur des Projets spéciaux et un directeur des Finances et de l'administration, qui surveille 5 employés. Ces cadres sont chargés des fonctions décrites au tableau 3. Les bureaux de Thunder Bay et de Vancouver s'occupent de la coordination portuaire et font partie de la division des Opérations.

Un Comité supérieur du transport du grain (CSTG), créé en vertu de la LTGO, informe le Ministre et l'administrateur de toute question se rapportant au transport, à la manutention et à l'expédition du grain, y compris les objectifs de rendement, les moyens d'améliorer la capacité

et l'efficacité du réseau et la répartition des wagons céréaliers. Le Comité se compose de représentants supérieurs appartenant à tous les secteurs de l'industrie de manutention et de transport.

Tableau 3 : Organigramme et fonctions



Directeur, Projets spéciaux	Directeur exécutif, Opérations	Directeur exécutif, Planification	Directeur, Finances et administration
- élaboration et administration des projets spéciaux (Fonds RAR)	- répartition des wagons ferroviaires	- mesures d'efficacité	- services financiers et administratifs
- élaboration des politiques	- coordination - générale - ports	- études et analyses spéciales	- service du personnel
- secrétariat ministériel	- contrôle du parc des wagons-trémies du gouvernement	- réseaux d'information	- secrétariat et personnel de bureau
- communications	- administration du transport	- élaboration du système d'objectifs de rendement	- gestion du matériel

Années-personnes					Total
1	12	3	8	6	30

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

L'Office fonctionne dans un contexte très délicat qui est continuellement influencé par l'évolution des autres secteurs. La mise en oeuvre de moyens afin d'équilibrer les points de vue souvent contradictoires des participants de l'industrie de manutention et de transport du grain pose un défi constant à la mise en application des politiques de l'Office.

Les facteurs externes précis qui influent présentement sur le Programme de l'Office sont :

Mouvement du marché : Il y a un mouvement constant du marché du grain vers les pays qui sont mieux desservis par les ports de la côte ouest. Cela augmente les difficultés reliées aux activités d'opérations de l'Office. Il est plus difficile de programmer le mouvement ferroviaire vers la côte ouest car il y a moins de silos portuaires, moins d'installations d'entreposage et un accès plus restreint aux chemins de fer. La coordination portuaire qu'exerce le personnel de l'Office à Vancouver est également plus difficile à cause de ces restrictions physiques.

Accord du libre échange/GATT : On peut s'attendre à ce qu'aux termes de ces deux accords, les changements aux ententes commerciales influeront sur le programme de l'Office de plusieurs façons. Premièrement, les subventions payées en vertu de la LTGO pourraient subir des changements. Deuxièmement, l'Accord du libre échange pourrait ouvrir les frontières des États-Unis à un plus grand mouvement du grain canadien. Si l'une ou l'autre de ces situations se produisait, il pourrait y avoir des changements importants dans le flux des produits, à mesure que le volume de grain pour le secteur du bétail et les États-Unis augmente. D'une part, cela compliquerait la répartition des wagons et d'autre part, cela pourrait nécessiter la renégociation des ententes d'exploitation des wagons-trémies.

2. Initiatives

L'Office se chargera des tâches suivantes en 1989-1990 :

La mise sur pied d'un nouveau processus de répartition des wagons de canola à destination de Vancouver : Suite aux questions soulevées par les membres de l'industrie du grain, et d'une vérification faite par le Bureau des services de vérification, une proposition visant à modifier la politique de répartition des wagons de canola a été présentée à l'industrie. Le changement a pour but de résoudre le problème d'aiguillage des répartitions de canola qui est causé par le niveau élevé de canola non engagé à l'exportation, en répartissant les wagons selon les stocks des compagnies. On standardisera les besoins de renseignements et les délais pour faire les demandes de répartition. Un système de surveillance des compagnies qui font des demandes sera également mis sur pied.

Automatisation du processus de répartition par le traitement de données : La répartition de wagons demande l'accumulation et le traitement de gros volumes de données toutes les semaines. La plupart de ces données se prêtent au traitement par des systèmes de gestion électroniques. Ces systèmes seront élaborés et mis en application par étapes afin de réduire la charge de travail manuel et d'augmenter l'efficacité en matière de répartition des wagons.

Communications sur les économies du réseau : Afin d'informer les producteurs des voies d'embranchement de l'impact à coût élevé sur leur part du fret et des économies qu'ils feront suite à l'abandon de ces lignes, l'Office a produit un vidéo, une brochure et une affiche illustrée à distribuer par les compagnies de grains dans leur réseau de silos ruraux.

Entente IMAA : Négociation d'une entente avec le Conseil du Trésor qui permettra à l'Office d'accomplir ses tâches de façon plus efficace.

Informatisation de la répartition des wagons de canola : Élaborer un tableau de format standard et permettre la transmission électronique par les expéditeurs des relevés de position et des demandes hebdomadaires de répartition des wagons.

Étude de la durée du cycle des wagons : Travailler avec les compagnies ferroviaires afin de déterminer le temps éffectué du départ d'un wagon, remplis de grain, au silo rural à un silo terminus, et de retour au point de départ ("durée du cycle"). Un nouveau rapport, qui analyse la capacité du réseau et qui tient compte des besoins en matière des wagons pourrait être établit avec ces durées du cycle. Ceci établirait une base d'information dont on pourrait avisé le Minister des wagons requis pour le réseau, selon la Section 33 de la LTGO. On travaillera aussi avec les compagnies ferroviaires pour développer un réseau de surveillance des durées de cycle.

3. État des initiatives annoncées antérieurement

Évaluation de la capacité du réseau : Cette initiative a donné lieu à la publication d'un rapport important sur la capacité du réseau. Ce rapport a par la suite donné lieu à des discussions suivies avec les compagnies ferroviaires sur la capacité du parc de wagons, la grandeur requise dudit parc, la durée du cycle des wagons et les mesures d'efficacité pour améliorer la durée du cycle, et des mesures suivies afin de s'assurer que les compagnies ferroviaires reçoivent une compensation adéquate pour l'achat de wagons. On planifie une mise à jour de cette étude en 1989/1990 ou 1990/1991.

Élaboration d'un système de surestarie dans le cas des wagons de grains non mis en commun : Ce projet a été repoussé pour plusieurs raisons. Premièrement, l'OTG participait à la renégociation des ententes d'exploitation avec les compagnies ferroviaires en ce qui concerne l'utilisation des wagons qui appartiennent au gouvernement. Les règles de surestarie (compensation pour les retards) seraient influencées par

les termes de cette entente. Deuxièmement, les compagnies ferroviaires ont demandé à l'ONT d'appliquer la surestarie à certains grains. Le résultat de ce processus judiciaire devait être connu avant de procéder. Finalement, la question a été renvoyée au sous-comité des mesures d'efficacité du Comité supérieur du transport du grain pour fins d'étude, et par conséquent l'Office collabore à ce processus.

Répartition des wagons : Le Bureau des services de vérification a terminé la révision de la politique sur la répartition des wagons de canola en juin 1988. Cette révision a été remise à l'industrie du grain et est à la base des changements apportés à la politique de répartition des wagons mise en application en octobre de la campagne agricole 1988-1989.

Bien que cela n'ait pas été identifié précédemment comme une initiative, l'Office a établi en mars 1988 une politique de répartition des wagons pour les produits hors Commission qui passent par les installations de manutention en vrac du port de Vancouver. Il n'y avait pas de politique formelle avant mais, le volume accru de grains qui passe par ces installations a nécessité l'adoption d'une politique qui est uniforme et équitable pour tous les expéditeurs et exploitants d'installations.

Étude du profil de l'arrivé des wagons : À cause de divergences de réseau d'opération entre les deux compagnies ferroviaires cette étude n'a pas progressée. Cependant, l'Office continue de travailler avec le CN, qui a développé un modèle de simulation sur ordinateur afin de vérifier l'efficacité de la proposition d'une distribution égale d'arrivées de wagons.

Mesures d'efficacité : L'Office continue d'étudier les différentes propositions afin de rehausser l'efficacité mise de l'avant par le personnel interne ou par les autres participants du réseau, soit individuellement ou par l'entremise du CMTG. Le profil de toutes les voies d'embranchement qui dépendent du trafic céréalier a été préparé en vue d'analyses détaillées nécessaires pour les nouvelles études qui sont parallèles aux analyses de six lignes effectuées en 1987.

Objectifs de rendement : Les procédés d'évaluation du rendement du réseau sont maintenant bien établis. Les objectifs sont fixés par le groupe des opérations de l'OTG en collaboration avec les autres participants au réseau, la CCB, les compagnies ferroviaires et les compagnies de grains. Les participants au réseau acceptent maintenant ces objectifs comme un outil de planification important pour le transport du grain, et comme un moyen de mesurer le rendement du réseau. Ceci est maintenant une activité suivie établie.

Ententes d'exploitation sur les wagons céréaliers : Le transfert de l'administration et du contrôle des wagons-trémies du gouvernement a été approuvé en novembre 1986. L'Office négocie présentement des ententes avec les compagnies ferroviaires, notamment le perfectionnement de la surveillance de l'utilisation desdits wagons.

Fonds de réserve d'amélioration du réseau : Le fonds a été créé en vue de financer des méthodes nouvelles et innovatrices, en remplacement des méthodes traditionnelles, pour exploiter les voies d'embranchement de l'Ouest du pays. Le financement couvre une période de trois ans se terminant le 31 mars 1989.

Cependant, il a été très difficile d'offrir cette courte période de financement comme alternative à un service ferroviaire qui était protégé jusqu'à l'an 2000.

On a donc modifié les conditions propres au fonds afin de financer jusqu'à l'an 2000 les projets qui auront été présentés avant le 31 mars 1989 et qui offrent des mesures moins coûteuses.

On a aussi mis sur pied des critères de fonctionnement pour deux autres services de rechange : des programmes de silos à l'écart des voies ferroviaires et des programmes de camionnage.

Les nouveaux projets comprennent notamment :

- un programme de silo à l'écart de la voie sur la subdivision Furness en Alberta;

- un programme de silo à l'écart de la voie sur la subdivision Preeceville en Saskatchewan;

- un programme de silo à l'écart de la voie et de camionnage sur la subdivision Inwood au Manitoba (résultat de la recommandation faite par l'équipe d'évaluation d'Inwood, qui est présidée par l'Office du transport du grain); et,

- un programme de silo à l'écart de la voie et de camionnage sur la subdivision Winnipeg Beach au Manitoba.

De plus, les représentants de l'Office continuent de présider les réunions d'équipe d'évaluation de la Central Western Railway afin d'examiner et d'évaluer la faisabilité économique du projet.

E. Efficacité du Programme

Le réseau de manutention et de transport du grain a atteint un mouvement record de 35,1 millions de tonnes de grains au taux statutaire pour la campagne agricole qui s'étendait du 1er août 1987 au 31 juillet 1988. La répartition des wagons a totalisé 416 822 wagons ou une moyenne de 8 173 wagons par semaine avec des pointes de 11 430 wagons par semaine en avril. Bien que certaines parties du réseau aient atteint leur pleine capacité et même plus pendant la période de pointe, il n'y a eu que très peu de ventes différées et très peu de surestaries. Pendant la campagne agricole, chaque silo terminus et chaque compagnie ferroviaire de Thunder Bay et de Vancouver a reçu son quota de déchargement de wagons, et des révisions du rendement du réseau n'ont été nécessaires qu'au premier trimestre de la campagne agricole pour Thunder Bay et la côte Ouest et au troisième trimestre pour la côte

Ouest seulement. Les inquiétudes concernant l'incidence des procédés de répartition des wagons sur la commercialisation du canola passant par Vancouver ont été prises en considération et des mesures ont été prises afin d'assurer un accès équitable aux moyens de transport pour les expéditeurs et un transport efficace au port.

F. Information sur le rendement et justification des ressources

Ressources : 1989-1990
(en milliers de dollars)

Sous-activités	Années-personnes	Salaires	Opérations	Contributions
Gestion	3	239	200	
Opérations	12	562	400	
Planification	8	372	425	
Projets spéciaux	1	66	466	1 432
Finance et Admin.	6	186	150	
TOTALES	30	1 425	1 641	1 432

Opérations : Ce groupe est chargé de répartir les wagons, de coordonner les activités portuaires et les services de transport.

Les projets principaux comprennent entre autres :

Vérifications du canola : L'établissement de vérifications pour les expéditions de canola à Vancouver entraînera la révision d'une vingtaine de compagnies sur une base permanente afin de s'assurer que les renseignements fournis à l'Office soient précis et appropriés. Le fait d'avoir des renseignements plus précis assurera une prise de décisions plus équitable pour toutes les compagnies en ce qui a trait à la répartition du canola.

Administration des ententes d'exploitation sur les wagons céréaliers : Cela implique les négociations avec les compagnies ferroviaires pour l'utilisation et les conditions d'exploitation des wagons-trémies qui appartiennent au gouvernement fédéral. Cela comprend l'élaboration d'un réseau de surveillance permanent afin de s'assurer que les biens fédéraux sont utilisés de façon appropriée. De plus, dans les cas appropriés, des ententes d'utilisation alternative seront négociées avec les compagnies ferroviaires sur une base quotidienne afin d'assurer que les biens fédéraux sont utilisés pleinement et qu'une compensation équitable est payée par les compagnies ferroviaires pour l'utilisation des wagons.

Comité de coordination des expéditions par rail à Churchill : Ce comité est chargé de s'assurer que tous les partis impliqués, c'est-à-dire, la Compagnie de chemins de fer nationaux du Canada, Ports Canada et la Commission canadienne du blé, ont les renseignements disponibles les plus récents afin de faciliter la planification du

transport. Le rendement du chemin de fer est rehaussé et les coûts minimisés lorsque la planification est faite à l'avance; en effet, chaque partie sait à quoi s'attendre, et des discussions ont lieu pour déterminer la meilleure façon de procéder pour répondre aux objectifs.

Répartition des wagons : Il s'agit d'une fonction permanente de l'Office qui travaille avec les compagnies ferroviaires et les compagnies de grains à la répartition d'une ressource limitée (wagons), pour faire face aux demandes d'exportation prévues. L'Office doit veiller à ce que les bons grains ou produits à base de grain soient acheminés au bon centre de commercialisation dans le délai contractuel exigé.

Cette année, l'Office a mis en oeuvre des changements importants pour le canola à Vancouver afin de réduire la congestion de ce port. On continuera de perfectionner le processus en informatisant les droits de répartition. Cela accélérera le traitement des demandes de transport et rehaussera l'efficacité du personnel.

Coordination portuaire : L'Office a des bureaux situés à Vancouver et à Thunder Bay afin de s'assurer que les wagons sont distribués aux silos à grain de manière ordonnée et efficace. La dernière campagne agricole de 1987-1988 a connu une année record avec le transport de 35 millions de tonnes aux ports canadiens de Vancouver, Prince Rupert, Churchill et Thunder Bay. Bien qu'on s'attende cette année à une baisse considérable du volume, les bureaux portuaires de l'Office doivent coordonner de près l'exploitation des silos afin d'en assurer l'efficacité, par exemple : les quarts de travail sont coordonnés de façon à minimiser le travail supplémentaire. Les bureaux de l'Office servent aussi à résoudre les divergences d'opinion au sein de l'industrie dans le but de maximiser le rendement du port.

Planification : Ce groupe est chargé de planifier et d'améliorer les réseaux d'information et les mesures d'efficacité, d'établir un plan d'objectifs de rendement et de participer à des évaluations et à la rédaction de modifications portant sur les fonctions opérationnelles.

Objectifs de rendement : Ce programme est désormais accepté par les participants des réseaux de manutention et de transport du grain comme un outil essentiel de planification du transport du grain. Toutes les parties ont maintenant des énoncés détaillant clairement les exigences et savent ce qu'on attend d'elles. Les procédures formelles pour analyser les lacunes par rapport aux objectifs de rendement permettent de faire une évaluation mieux documentée avec moins d'affrontements qu'il n'était possible dans le passé, et d'en discuter au besoin au CSTG afin d'éviter les répétitions.

Mesures d'efficacité : Depuis ses débuts en tant que source autorisée en 1980, l'OTG a travaillé continuellement à l'identification et à la mise en œuvre de mesures afin d'améliorer l'efficacité du réseau de manutention et de transport du grain. Ces tentatives ont connu des succès variés. L'exemple de la réduction du temps d'aiguillage des wagons de canola à Vancouver a été décrit dans des documents antérieurs. Cette mesure permet d'économiser 500 000 $

annuellement, une économie dont le réseau continue de bénéficier. Parmi les autres succès, on note la collaboration avec les compagnies ferroviaires afin d'augmenter le nombre de wagons-trémies pour le transport vers Vancouver. Cette mesure a permis de décroître les coûts d'aiguillage (jamais quantifiés) et de permettre un plus grand débit de produits sur la côte Ouest. Pour la campagne agricole 1987-1988, Vancouver a atteint un volume record. Cet accomplissement est dû, en grande partie, aux deux mesures d'efficacité susmentionnées. Étant donné que les marchés du grain se sont déplacés vers les ports de la côte Ouest, et que les coûts de déplacement vers l'Ouest sont moindres que les frais de transport vers l'Est, ce volume accru qui passe par la côte Ouest avantage le céréaliculteur.

La préparation, en 1986, d'un rapport important sur l'abandon de voies d'embranchement en collaboration avec le CSTG s'est révélée un autre succès clé. Suite aux recommandations, la subdivision Inwood au Manitoba a été abandonnée pour faire place à un silo à l'écart de la voie. De plus, le rapport recommandait des procédés de compensation de camionnage pour les producteurs, un processus qui a modéré l'opposition à l'abandon des voies, et ouvert les portes à des économies

En 1987, l'Office en collaboration une fois de plus avec le CSTG, a participé à la préparation d'un rapport sur la répartition des wagons. Suite à ce rapport, on a entrepris de déréglementer une partie du processus de répartition en enlevant le seigle et le lin du contrôle de l'OTG et de la Commission canadienne du blé. Cela devrait encourager le réseau de manutention et de transport à acheminer ces grains. Si l'entreprise a du succès, on pourra peut-être appliquer d'autres mesures de déréglementation à l'avenir.

Projets spéciaux : Cette section est chargée d'élaborer et d'administrer des projets spéciaux (y compris le fonds de réserve d'amélioration du réseau), d'élaborer la politique et le programme de communication ainsi que de s'acquitter de ses fonctions de secrétariat ministériel.

En plus de l'administration constante du fonds de réserve d'amélioration du réseau, la section se chargera de mener à bien les programmes de communication suivants en 1989-1990 :

- La préparation d'un vidéo et de brochures concernant l'incidence des voies d'embranchement à coût élevé sur la part des coûts de transport des producteurs et les possibilités d'autres services sur ces voies.

- La production d'une affiche illustrée à distribuer aux silos ruraux des Prairies afin d'informer les producteurs du coût du transport, y compris la part du producteur et celle du gouvernement.

- La production, à des fins de sensibilisation aux initiatives du gouvernement fédéral, d'un rapport pour les producteurs lié spécifiquement à la manutention et au transport du grain.

Secrétariat du Comité supérieur du transport du grain : L'Office fournit des services de secrétariat au Comité supérieur du transport du grain, ce qui comprend les tâches suivantes : coordonner les ordres du jour, fournir des documents de base, et rédiger et distribuer les procès-verbaux des réunions du CSTG.

Le personnel de l'OTG du groupe de la planification fait également partie de plusieurs sous-comités comme membres des sous-comités techniques, et de plusieurs comités à titre de conseils. Par conséquent, le personnel est souvent chargé de rédiger et de remettre des rapports et des exposés au CSTG.

L'OTG a participé aux activités des comités suivants en 1988-1989 :

- le sous-comité sur la réserve d'amélioration du réseau;
- le sous-comité des voies d'embranchement ad hoc;
- le sous-comité des coûts techniques;
- le sous-comité des mesures d'efficacité;
- le sous-comité des objectifs de rendement;
- le sous-comité de la recommandation n^{o} 12 de l'A.C.S.E. ad hoc; et
- le sous-comité des conséquences de la subvention du camionnage ad hoc.

Le personnel de l'OTG rédige et assure la distribution des quatre rapports publics qui doivent être publiés aux termes de la LTGO et s'acquitte aussi d'autres fonctions d'information du public qui sont jugées nécessaires, de temps en temps, par le CSTG.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Tableau 4 : Détail des besoins financiers par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Personnel			
Traitements et salaires	1 446	1 166	1 195
Autres frais touchant le personnel	15	2	10
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	224	215	217
	1 685	1 383	1 422
Biens et services			
Transports et communications	325	280	264
Information	250	150	131
Services professionnels et spéciaux	800	400	300
Location	100	90	97
Achat de services de réparation et d'entretien	50	47	109
Services publics, fournitures et approvisionnements	72	40	22
Autres subventions et versements	1	1	-
	1 598	1 008	923([1])
Total des dépenses de fonctionnement	3 283	2 391	2 345
Capital	43	87	17
Paiements de transfert	1 432	5 004	3 397
	4 758	7 482	5 759

([1]) Prévisions pour 1988-1989 : Les transactions internes du gouvernement comprennent les dépenses d'opérations - $ 143,0.

Prévisions pour 1989-1990 : Prévisions des transactions internes du gouvernement - $ 175,0.

2. Dépenses en personnel

Les dépenses en personnel représentent 51 p. 100 du total des dépenses de fonctionnement. Le tableau 5 représente les besoins en personnel dans le cadre du Programme.

Tableau 5 : Détail des besoins en personnel

	Années-personnes autorisées			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen 1989-1990
	89-90	88-89	87-88		
Administrateur	-	1	1		
Gestion	5	4	4	56 200 - 123 400	74 510
Scientifique et professionnelle					
Économie, sociologie et statistiques	3	3	3	16 185 - 77 100	52 998
Administration et service extérieur					
Services administratifs	1	1	1	15 178 - 64 300	39 678
Administration du réseau d'informatique	3	3	3	21 587 - 70 665	35 583
Administration financière	1	1	1	14 100 - 63 177	40 002
Administration du Programme	7	8	8	15 178 - 64 300	48 366
Soutien administratif					
Traitement de données	1	1	-	14 921 - 41 166	26 539
Personnel de soutien	6	6	7	14 438 - 35 194	25 836
Secrétariat	3	3	3	14 210 - 35 419	28 741

	Années-personnes Non-contrôlées			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen 1989-1990
	1989-90	1988-89	1987-88		
Autre				0 - 147,700	

Nota : La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour appliquer le Programme. La colonne de l'échelle actuelle des traitements représente l'échelle de traitement, par groupe professionnel, en vigueur le 1er octobre 1988. Dans la colonne du traitement annuel moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base, compte tenu des conventions collectives, des augmentations annuelles, des promotions et de la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs influent sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

3. Paiements de transferts

Tableau 6 : Détail des contributions (en dollars)

	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Contributions			
Contributions aux termes du fonds de réserve pour l'amélioration du réseau	**1 432 000**	5 004 026	3 397 380
	1 432 000	5 004 026	3 397 380

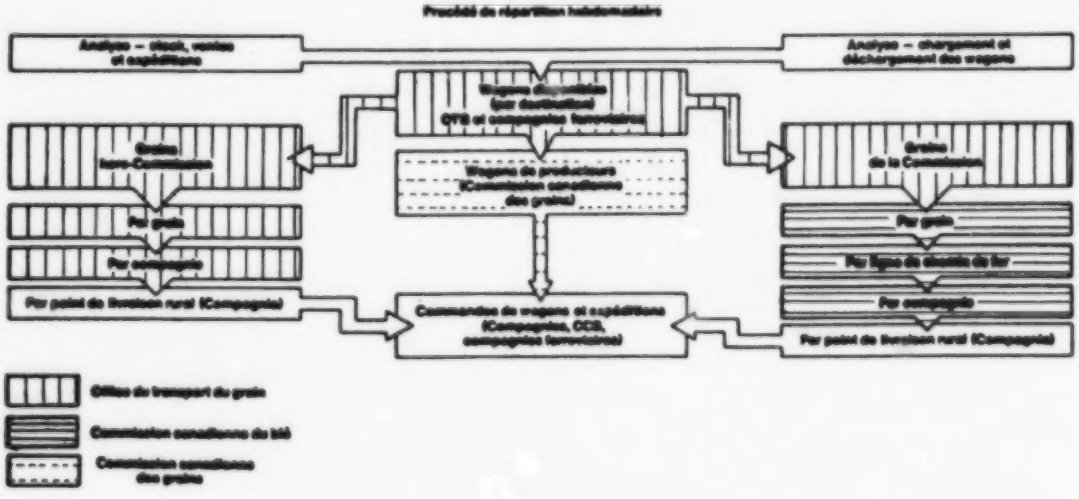
4. Coût net du Programme

Tableau 7 : Coût net du Programme pour 1989-1990 (en milliers de dollars)

	Budget Principal 1989-1990	Plus autres coûts*	Coût total estimatif 1989-1990	Coût total estimatif 1988-1989
Administrateur de l'Office du transport du grain	4 758	48	**4 806**	7 482

* Services fournis gratuitement par le Conseil du Trésor relativement à la quote-part de l'employeur en primes d'assurances et autres avantages sociaux des employés et par le ministère des Approvisionnements et Services pour l'émission des chèques.

B. Processus de répartition des wagons



C. Aperçu du réseau de transport du grain

PARTICIPANTS / RÔLES	COM. CAN. DU BLÉ	PRODUCTEURS	COMPAGNIES DE GRAINS	CHEMINS DE FER	COMMISSION CANADIENNE DES GRAINS	OFFICE DU TRANSPORT DU GRAIN	OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS	GOUV. DU CANADA
PLANTATION-MOISSON, ENTREPOSAGE SUR FERME		•						
ÉTABLISSEMENT D'ADMINISTRATION DES CONTINGENTS	•							
LIVRAISON AU SILO DE COLLECTE		•						
COMMERCIALISATION DES GRAINS DE LA COMMISSION	•		†					
COMMERCIALISATION DES GRAINS HORS COMMISSION			•					
COMMERCIALISATION DES GRAINS FOURRAGERS HORS COMMISSION			•					
ENTREPOSAGE/MANUTENTION AUX SILOS RURAUX			•		†			
ESPACE À LOUER AUX GRAINS			•					
RÉPARTITION DES WAGONS, COMMANDE DES WAGONS	•		•	•		•		
TARIFICATION POUR MANUTENTION ET ENTREPOSAGE			•		•			
HOMOLOGATION ET FIXATION DES NORMES/GRADES					•			
HORAIRE: PRISE ET MISE EN PLACE DES WAGONS			†	•				
MOUVEMENTS DU GRAIN VERS SILOS TERMINUS				•				
RÉPARTITION DES WAGONS AUX SILOS TERMINUS			•	†		•		
ENTREPOSAGE ET MANUTENTION AUX SILOS TERMINUS			•		•			
TARIFICATION-COÛT TRANSPORT PAR RAIL				†			•	
WAGONS CÉRÉALIERS À PRÉVOIR	•			•				•
INSPECTION DU PRODUIT DANS SILOS TERMINUS					•			
FOURNITURE DE RENSEIGNEMENTS SUR LE RÉSEAU	•	†	•	•	•	†		
DÉCISIONS SUR GESTION DE L'INVENTAIRE	•	†	•			• hors Commission		
NÉGOCIATIONS DES CONTRATS D'EXPORTATION	•		•					
TRANSPORT PAR MER	•		•					
ADMINISTRATION DES VERSEMENTS AUX CHEMINS DE FER AUX TERMES DE LA LTGO							•	

LÉGENDE • Rôle important † Rôle de soutien